Douglas Dauntless

Falto de potencia, vulnerable, de escasa autonomía y agotador en vuelos de largo alcance, el Douglas Dauntless demostró a sus críticos la falsedad de tales aseveraciones, hundiendo más toneladas de buques japoneses que cualquier otro avión aliado y jugando un papel decisivo en las batallas de Midway, mar del Coral y las Salomón.

El bombardero en picado Douglas SBD Dauntless cambió el curso de la guerra en la batalla de Midway, el 4 de junio de 1942. Pero para los hombres que los tripulaban la grandeza de su éxito pudo no resultarles evidente: sus aviones tenían una baja relación peso a potencia, que les concedía una velocidad de trepada muy lenta y una maniobrabilidad escasa; su sistema de puntería no funcionaba correctamente y en ocasiones sus bombas de 227 kg suspendidas bajo el fuselaje caían ineficazmente en el mar. Lanzados desde los portaviones del almirante Chester Nimitz en busca de los del también almirante Isoroku Yamamoto, estaban cortos de combustible y en los límites de su alcance y autonomía cuando sorprendieron a la flota enemiga y la atacaron. El capitán de corbeta C. Wade McClusky, el capitán de fragata Max Leslie y los restantes aviadores de los Dauntless de los escuadrones VS-5 y VB-3 del USS *Yorktown*, VS-6 y VB-6 del USS *Enterprise* y el VS-8 y VB-8 del USS *Hornet* perdieron 40 de sus 128 bombarderos en picado al lanzarse desde el sol del atardecer para bombardear al *Kaga*, el *Akagi*, el *Hiryu* y el *Soryu*, pero consiguieron enviar al fondo a los cuatro portaviones japoneses invirtiendo el rumbo de la campaña del Pacífico. Muy pocos aviones pueden reclamar para sí un hecho histórico tan decisivo.

El Dauntless debe su origen al bombardero en picado de ala baja, biplaza en tándem, Northrop BT-1 de 1938 y al soberbio trabajo de diseño de Jack Northrop y del brillante Edward H. Heinemann. Cuando la factoría de El Segundo, California, pasó a ser una división de Douglas Aircraft, a la partida de Jack Northrop en enero de 1938, comenzó la evaluación de un desarrollo del BT-1 conocido como XBT-2 y que al parecer sólo le aventajaba en aspectos marginales. El equipo de diseño de Heinemann modificó completamente el único XBT-2 (BuAer 0627), propulsándole con el motor Wright XR-1830-32 de 1 000 hp (que se convertiría posteriormente en el mundialmente famoso Cyclone) mediante una hélice tripala. Tras una serie intensa de pruebas en el túnel de viento, la cola del avión fue rediseñada y el XBT-2 fue redesignado XSBD-1. Aceptado por la US Navy en febrero de 1939, mientras se trabajaba en paralelo en el Curtiss SB2C Helldiver, el SBD se convirtió en el estándar contra el que los restantes bombarderos embarcados debían ser comparados.

El 8 de abril de 1939, Douglas recibió un pedido por 57 aviones SBD-1 y 87 SBD-2. El SBD-1, con la deriva definitiva, estaba armado con dos ametralladoras de tiro frontal de 7,62 mm sobre el capó motor y una única del mismo tipo y calibre para el operador de radio/artillero que se sentaba espalda con espalda tras el piloto. Al mostrarse ligeramente insatisfactorio para operaciones desde portaviones, el SBD-1 fue destinado al US Marine Corps y entregado entre abril de 1939 y junio de 1940. El SBD-2, que se diferenciaba por llevar depósitos de combustible autosellantes y dos depósitos adicionales de 246 litros en las secciones finales de los planos, fue encuadrado en las unidades de la US Navy entre noviembre de 1940 y mayo de 1941.

La caída de Francia, representada por una cortina de Stukas en picado, impresionó a las autoridades estadounidenses y enfatizó la valía del bombardero en picado (aún a pesar de que el Comité Truman del Congreso recomendó en 1941 no adquirir tales aviones) y produciendo un nuevo pedido por 174 Dauntless en la variante SBD-3, que disponía de una segunda ametralladora de 7,62 mm para el tripulante trasero, blindaje y sistema eléctrico mejorado y depósitos de combustibles autosellantes del tipo «vejiga». Sus características eran las siguientes: tenía una velocidad máxima de 400 km/h en vuelo horizontal que se elevaba a 440 km/h en picado, con un alcance de 1 971 km con carga ofensiva o 2 205 km sin ella y un techo de servicio de 8 260 m.



El segundo Dauntless SBD-1 del lote inicial de producción (BuAer 1597) luciendo las discretas marcas del US Marine Corps previas a la entrada en la II Guerra Mundial. El código «2-MB-1» indica que el avión pertenece a la 2.ª Ala de Infantería de Marina, con base en Quantico, Virginia, a mediados de 1940.



Uno de los primeros ejemplares de serie del Douglas SBD-3 con un acabado en gris claro sobre todas sus superficies. Apodado irónicamente «Speedy Three» (el rápido tres), el Dauntless constituyó la punta de lanza de las fuerzas aeronavales estadounidenses en el Pacífico hasta 1942.



Un SBD-3 Dauntless del «Scouting Six», VS-6, embarcado en el portaviones USS *Enterprise* (CV-6) en marzo de 1942. Pocos meses después, estos bombarderos en picado hundieron cuatro portaviones japoneses durante la batalla de Midway y cambiaron el curso de la guerra en el Pacífico.

Un SBD Dauntless, BuAer 36897 (NZ5049), apodado «Winni-Pu-III» y perteneciente a uno de los lotes entregados al 25.º Squadron de la Royal New Zealand Air Force. Cuando entraron en servicio en Bougainville a principios de 1944, ya no podían ser considerados como aviones de primera línea.

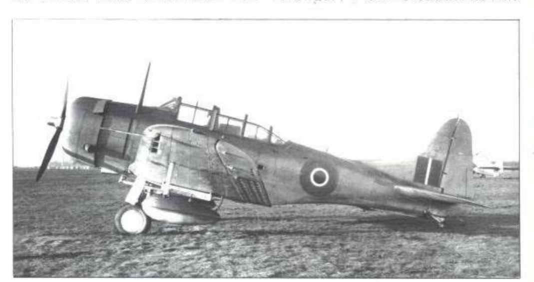
Los primeros Dauntless en recibir el bautismo de fuego fueron los destruidos en tierra durante el ataque, el 7 de diciembre de 1941, a la base aeronaval de Pearl Harbor. Durante la batalla del mar del Coral el 7 de mayo de 1942, el aire se llenó de emocionadas transmisiones de radio y los ansiosos tripulantes del USS *Lexington* y *Yorktown* no podían adivinar el desarrollo del combate hasta que una clara voz gritó desde los altavoces: «¡Aplasté un *techo plano*! Dixon a portaviones ¡Aplasté un *techo plano*!» El capitán de corbeta Robert E. Dixon, jefe del VB-2 informaba del hundimiento del portaviones japonés *Shoho* que se fue a pique con 545 de sus tripulantes tras una batalla de 30 minutos que sólo costó tres aviones a sus opositores, un triunfo para los Dauntless que sólo superaría el resultado de la batalla de Midway, disputada pocas semanas más tarde.

Grupo aéreo embarcado

Un grupo aéreo embarcado sobre un típico portaviones de la US Navy durante la II Guerra Mundial comprendía normalmente dos escuadrones de cazas (Grumman F4F Wilcat o posteriormente F6F Hellcat), uno de bombarderos-torpederos (Douglas TBD Devastator y más tarde Grumman TBF Avenger) y dos escuadrones de Dauntless, uno en misiones de bombardeo y otro para misiones de descubierta, que eran designados respectivamente VB y VS. La misión de descubierta había sido concebida antes de que los portaviones americanos dispusieran de equipos de radar, instrumento del que disfrutaron desde el principio del conflicto, mientras que los japoneses no llegaron a utilizarlos. En la práctica, existía muy poca diferencia entre ambos cometidos y los pilotos de las unidades VS estaban entrenados y preparados para ejecutar bombardeos en picado igual que sus colegas de los escuadrones VB.

El siguiente modelo del Dauntless fue el SBD-4, entregado entre octubre de 1942 y abril de 1943. El SBD-4 llevaba ayudas de radionavegación mejoradas, bomba eléctrica de combustible y una hélice mejorada Hamilton Standard Hydromatic de velocidad constante y paso variable. Se construyeron un total de 780 antes de que la producción en El Segundo cambiase al SBD-5, propulsado por un motor R-1820-60 que desarrollaba 1 200 hp: entre febrero de 1943 y abril de 1944 se construyeron 2 965 ejemplares de esta variante y uno de ellos se convirtió en el XSBD-6 mediante la instalación de un motor Wright R-1820-66 de 1 350 hp, el último Cyclone. Del SBD-6 se fabricaron unos 450.

Avanzada la guerra, el Dauntless fue sustituido en las misiones de bombardeo en picado por el más avanzado Curtiss SB2C Helldiver, a pesar de que este problemático avión nunca gozó de la popularidad del Douglas. El Dauntless fue relevado a las menos espectaculares misiones de patrulla antisubmarina y apoyo aéreo cercano. El SBD sirvió también con casi 20 escuadrones del US Marine



Uno de los SBD-5 o Dauntless Mk I (JS997) de la Royal Navy fotografiado en el RAE de Farnborough en octubre de 1944, cuando se efectuaban cuidadosos vuelos de pruebas comparativas con el Curtiss Helldiver y el Vultee Vengeance. No se sabe por qué tales pruebas se realizaron en fecha tan tardía, pero los pilotos británicos no quedaron satisfechos con sus prestaciones.



Una formación escalonada de Douglas SBD-5 del VMS-3 del US Marine Corps en vuelo sobre el Atlántico. El esquema mimético en gris azulado oscuro y blanco fue adoptado para operaciones en el teatro del Atlántico a principios de 1944.

Corps. Bastantes centenares de Dauntless fueron equipados a posteriori con radares Westinghouse ASB, los primeros utilizados por la US Navy.

En la US Army Air Force, donde recibió oficialmente el nombre de Banshee pero continuó siendo llamado Dauntless, el avión no consiguió muchos éxitos. En enero de 1941, la USAAF había solicitado 78 A-24, similares a los SBD-3 de la US Navy pero carentes del equipo de apontaje. Además, 90 SBD-3 de un pedido de la US Navy fueron modificados al estandar terrestre y entregados a la USAAF como SBD-3A (A por Army). Eventualmente, la USAAF adquirió otros 100 A-24A idénticos al SBD-4, y 615 A-24B equivalentes al SBD-5 pero construidos en la factoría Douglas de Tulsa, Oklahoma.

Aunque los A-24 sirvieron con el 27.º Group de Bombardeo en Nueva Guinea y con el 531.º Squadron de cazabombardeo en Makin, los pilotos de la USAAF se sintieron incapaces de esquivar a los agresivos cazas japoneses. Mientras que los artilleros traseros se mostraron muy eficaces en las máquinas navales (uno de ellos llegó a derribar siete Mitsubishi Cero en dos días) no sucedió lo mismo con sus homólogos de tierra. Las bajas fueron tan altas que el A-24 fue rápidamente retirado de primera línea. Dado que los pilotos navales habían demostrado en el mar del Coral y en Midway su habilidad contra el Cero, los resultados menos satisfactorios del US Army con el Dauntless se atribuyen normalmente a la inexperiencia de sus tripulaciones.

Gran Bretaña recibió nueve aviones SBD-5 y los bautizó Dauntless DB.Mk I. Una máquina que había sido excelente en 1940 fue considerada por los pilotos británicos que la evaluaron en 1944 como falta de potencia y lenta. Los aviadores de la RAF encontraron también al Dauntless fatigante y ruidoso. Tampoco hubo acuerdo acerca de su vulnerabilidad: los resultados del Pacífico indicaban que podía resistir a los cazas, pero los pilotos británicos parecieron persuadidos de lo contrario. De todas formas las máquinas fueron evaluadas intensamente pero en fecha muy tardía como para tener posibilidades.

En otras tierras

En julio de 1943, el 25.º Squadron de la Royal New Zealand Air Force recibió 18 SBD-3 procedentes del inventario del US Marine Corps. Posteriormente, la RNZAF recibiría 27 SBD-4 y 23 SBD-5, que fueron utilizados en la lucha sobre Bougainville. Otro usuario extranjero del Dauntless fue Francia, donde equipó dos unidades de la Armada de la Francia Libre, las Flottille 3B y 4B, con A-24 y SBD-3 basados en Agadir, Marruecos, en el otoño de 1944. Los Dauntless entraron en combate sobre la Francia metropolitana contra las fuerzas alemanas en retirada y lucharon en número decreciente hasta el Día de la Victoria. Aunque la producción cesó el 22 de julio de 1944, los SBD franceses fueron utilizados en la Escuela de Caza de Mèknes como entrenadores hasta 1953.

Un puñado de A-24B fueron a parar en la posguerra a manos de la Fuerza Aérea Mexicana que fue aparentemente el último usuario del tipo, utilizado en sus filas hasta 1959. Hoy día se conserva un ejemplar restaurado en el museo del US Marine Corps en Quantico, Virginia, y el único en estado de vuelo es otro ejemplar perteneciente a la Confederate Air Force de Harlingen, Texas.



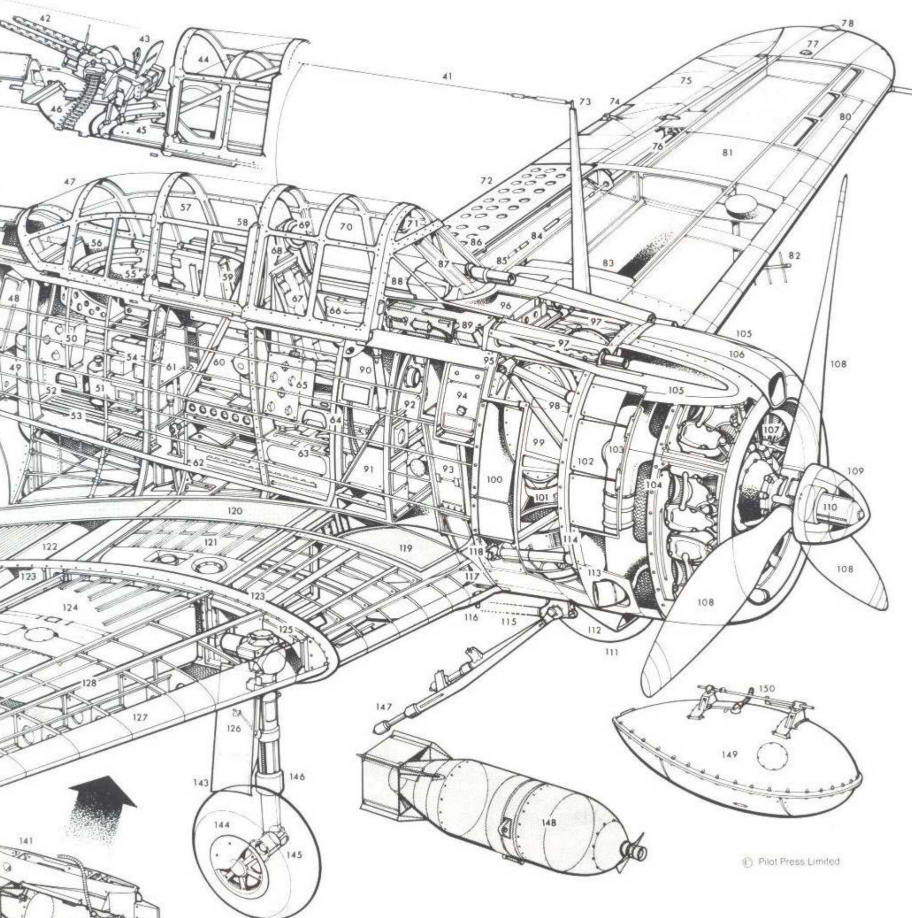
Algunos Douglas A-24 excedentes de la USAAF fueron utilizados por la Fuerza Aérea Mexicana hasta 1959. En la fotografía un A-24B con la matrícula civil de México que recibió en 1957.



Identificables por la carencia de gancho de apontaje, los Douglas A-24 de la USAAF fueron entregados desde las líneas de fabricación para la US Navy de la factoría de El Segundo entre junio y octubre de 1941 (foto US Navy).

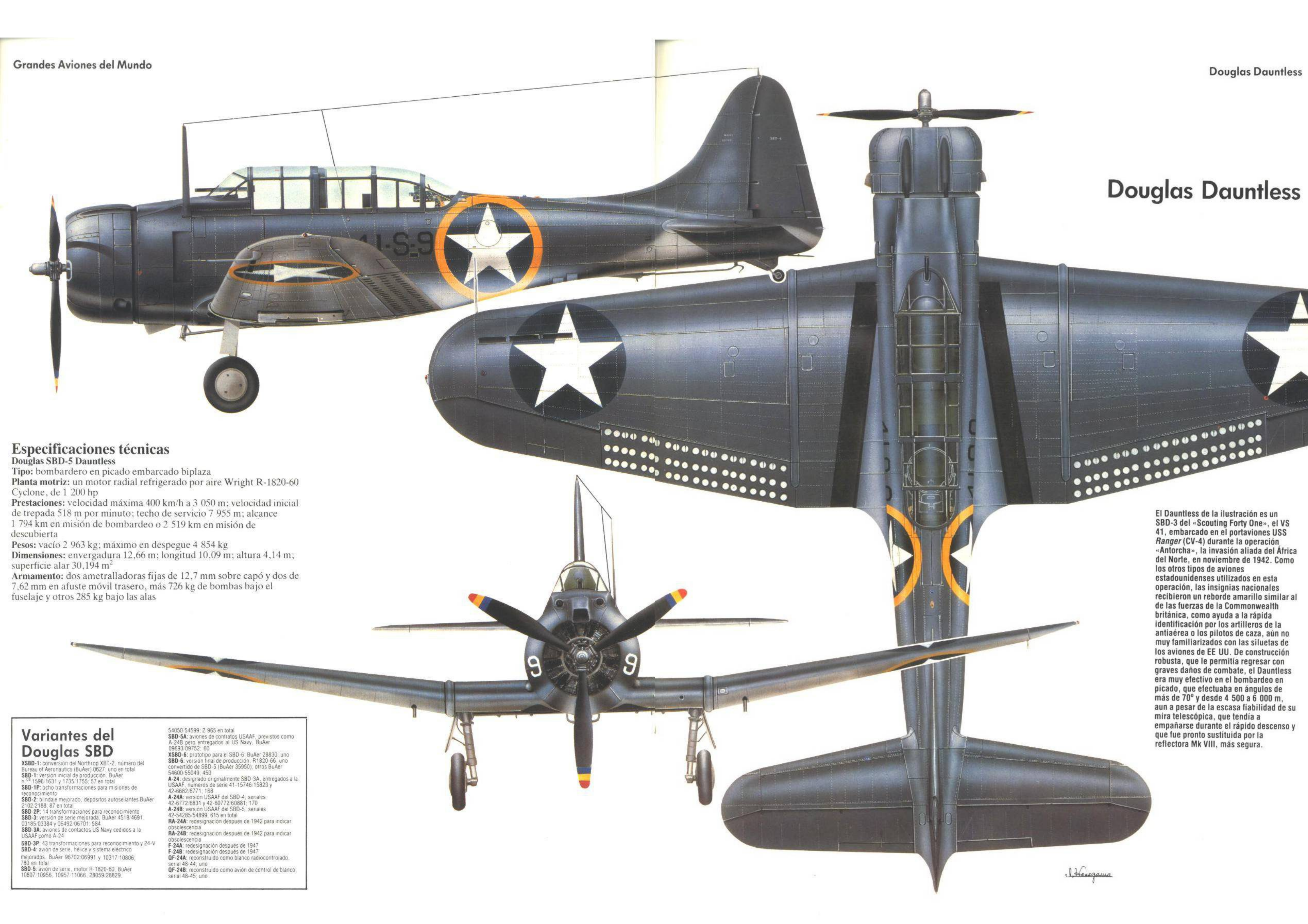
Un A-24 Dauntless, con serial 42-54543, del Groupe de Chasse-Bombardement 1/18 «Vendée» con base en Vannes en noviembre de 1944. Los Dauntless ex USAAF volados por los pilotos de la Francia Libre prestaron servicios en misiones muy variadas pero, como sus homólogos neozelandeses, fueron introducidos demasiado tarde como para ser considerados bombarderos en picado de primera línea.

Corte esquemático del Douglas SBD-3 Dauntless



1 Mastil antena
2 Contrapeso timón
3 Charnela superior timón
4 Estructura timón
5 Compensador timón
6 Charnela inferior timón
7 Estructura deriva
8 Timón profundidad babor
9 Estabilizador babor
10 Aleta raiz deriva
11 Estructura
12 Herraje unión deriva/aleta
13 Herraje unión estabilizador
14 Estructura estabilizador
15 Tubo torsión timón profundidad
16 Luz navegación trasera
17 Carenado charnela compensador
18 Charnela timón profundidad
19 Compensador timón profundidad
20 Estructura timon profundidad
21 Charnela timón profundidad
22 Larguero trasero estabilizador
23 Rueda cola (neumático en versiones A 24)
24 Blocaje gancho apontaje
25 Estructura fuselaje
26 Tubo izado
27 Gancho apontaje (extendido)
28 Anilla anclaje
29 Eje gancho apontaje
30 Cables mando
31 Estructura fuselaje
32 Mamparo
33 Luz navegación
34 Compartimiento radio
35 Compuerta acceso compartimiento radio
36 Estructura carena encastre
37 Formeros
38 Cilindro estiva bote salvavidas
39 Estiva armamento trasero
40 Compuertas abisagradas
41 Antena
42 Ametralladoras Browning 7,62 mm
43 Blindaje ametrallador
44 Sección deslizante cabina trasera (abierta)
45 Afuste ametralladoras
46 Cinta municiones
47 Sección deslizante cabina trasera (cerrada)
48 Tolva municiones
49 Botella oxigeno
50 Caja mascara oxigeno
51 Botella oxigeno repuesto
52 Asidero/estribo
53 Piso cabina
54 Controles radio
55 Posición artillero
56 Afuste ametralladoras
57 Sección fija central cabina
58 Deflector viento
59 Mamparo central blindado
60 Viga angular refuerzo
61 Controles vuelo emergencia
62 Cables mando
63 Mandos hidraulicos
64 Asidero/estribo
65 Caja mascara oxigeno
66 Caja mapas
67 Asiento piloto/atalajes
68 Blindaje trasero
69 Apoyacabeza catapultaje
70 Sección delantera deslizable cubierta cabina
71 Brújula
72 Flap picado perforado
73 Mastil antena
74 Compensador alerón
75 Alerón babor
76 Cable mando compensador alerón
77 Luz formación babor
78 Luz navegación babor
79 Tubo pitot
80 Ranuras plano
81 Revestimiento plano
82 Antena subalar radar ASB (retrofijada)
83 Depósito combustible plano babor (208 litros)
84 Varilla mando alerón
85 Visor telescópico puntería
86 Parabrisas
87 Cristal blindado
88 Dorso tablero instrumentos
89 Ametralladora 12,7 mm
90 Palanca mando
91 Tablero conmutadores
92 Tablero instrumentos
93 Eyector cartuchos vacíos
94 Tolva munición
95 Herraje unión superior bancada
96 Placa blindada deflectora
97 Fundas tubos ametralladoras
98 Bancada motor
99 Depósito aceite
100 Ranura escapes
101 Radiador aceite
102 Aletas refrigeración
103 Colector escapes
104 Anillo capó motor
105 Rebajes ametralladoras
106 Toma aire carburador
107 Motor radial Wright R-1820-52 Cyclone
108 Hélice tripala Hamilton Standard Hydromatic
109 Cono hélice
110 Cubo hélice
111 Rueda principal babor
112 Toma aire radiador aceite
113 Escape
114 Bancada motor
115 Horquilla desplazamiento bomba (posición vuelo)
116 Drenaje hidráulico
117 Salida eyector casquillos
118 Herraje fijación inferior bancada
119 Alojamiento rueda aterrizador principal estribor
120 Pasadera encastre
121 Depósito sección interna plano (284 litros)
122 Flap picado sección central
123 Carenado fijación sección externa plano estribor
124 Depósito sección externa plano (208 litros)
125 Eje articulación aterrizador principal estribor
126 Martinete actuador aterrizador principal
127 Revestimiento bordes ataque
128 Estructura multilarguera
129 Formeros plano
130 Largueríllos
131 Flap perforado picado
132 Charnela alerón
133 Estructura alerón estribor
134 Charnela externa alerón
135 Luz navegación estribor
136 Luz formación estribor
137 Estructura borde marginal plano
138 Ranura fija plano
139 Borde ataque plano
140 Antena subalar radar (retrofijada)
141 Soporte subalar
142 Bomba 45.4 kg
143 Puerta compartimiento aterrizador
144 Rueda aterrizador estribor
145 Eje/disco rueda
146 Vástago aterrizador principal
147 Horquilla desplazamiento bomba
148 Bomba 226.8 kg
149 Depósito auxiliar lanzable aluminio (219.5 litros)
150 Conducto combustible

Douglas Dauntless



El Dauntless de la ilustración es un SBD-3 del «Scouting Forty One», el VS 41, embarcado en el portaviones USS *Ranger* (CV-4) durante la operación «Antorcha», la invasión aliada del África del Norte, en noviembre de 1942. Como los otros tipos de aviones estadounidenses utilizados en esta operación, las insignias nacionales recibieron un reborde amarillo similar al de las fuerzas de la Commonwealth británica, como ayuda a la rápida identificación por los artilleros de la antiaérea o los pilotos de caza, aún no muy familiarizados con las siluetas de los aviones de EE UU. De construcción robusta, que le permitía regresar con graves daños de combate, el Dauntless era muy efectivo en el bombardeo en picado, que efectuaba en ángulos de más de 70º y desde 4 500 a 6 000 m, aun a pesar de la escasa fiabilidad de su mira telescópica, que tendía a empañarse durante el rápido descenso y que fue pronto sustituida por la reflectora Mk VIII, más segura.

Especificaciones técnicas

Douglas SBD-5 Dauntless

Tipo: bombardero en picado embarcado biplaza

Planta motriz: un motor radial refrigerado por aire Wright R-1820-60 Cyclone, de 1 200 hp

Prestaciones: velocidad máxima 400 km/h a 3 050 m; velocidad inicial de trepada 518 m por minuto; techo de servicio 7 955 m; alcance 1 794 km en misión de bombardeo o 2 519 km en misión de descubierta

Pesos: vacío 2 963 kg; máximo en despegue 4 854 kg

Dimensiones: envergadura 12,66 m; longitud 10,09 m; altura 4,14 m; superficie alar 30,194 m^2

Armamento: dos ametralladoras fijas de 12,7 mm sobre capó y dos de 7,62 mm en afuste móvil trasero, más 726 kg de bombas bajo el fuselaje y otros 285 kg bajo las alas

Variantes del Douglas SBD

XSBD-1: conversión del Northrop XBT-2, número del Bureau of Aeronautics (BuAer) 0627; uno en total
SBD-1: versión inicial de producción, BuAer n.ºs 1596/1631 y 1735/1755; 57 en total
SBD-1P: ocho transformaciones para misiones de reconocimiento
SBD-2: blindaje mejorado, depósitos autosellantes BuAer 2102/2188; 87 en total
SBD-2P: 14 transformaciones para reconocimiento
SBD-3: versión de serie mejorada, BuAer 4518/4691, 03185/03384 y 06492/06701: 584
SBD-3A: aviones de contactos US Navy cedidos a la USAAF como A-24
SBD-3P: 43 transformaciones para reconocimiento y 24-V
SBD-4: avión de serie, hélice y sistema eléctrico mejorados. BuAer 96702/06991 y 10317/10806; 780 en total.
SBD-5: avión de serie, motor R-1820-60, BuAer 10807/10956, 10957/11066, 28059/28829, 54050/54599; 2 965 en total
SBD-5A: aviones de contratos USAAF, previstos como A-24B pero entregados al US Navy, BuAer 09693/09752; 60
XSBD-6: prototipo para el SBD-6; BuAer 28830; uno
SBD-6: versión final de producción, R1820-66, uno convertido de SBD-5 (BuAer 35950), otros BuAer 54600/55049; 450
A-24: designado originalmente SBD-3A, entregados a la USAAF, números de serie 41-15746/15823 y 42-6682/6771; 168
A-24A: versión USAAF del SBD-4; seriales 42-6772/6831 y 42-60772/60881; 170
A-24B: versión USAAF del SBD-5, seriales 42-54285/54899; 615 en total
RA-24A: redesignación después de 1942 para indicar obsolescencia
RA-24B: redesignación después de 1942 para indicar obsolescencia
F-24A: redesignación después de 1947
F-24B: redesignación después de 1947
QF-24A: reconstruido como blanco radiocontrolado, serial 48-44; uno
QF-24B: reconstruido como avión de control de blanco, serial 48-45; uno